



Klimaschutz- und  
Energieagentur  
Niedersachsen



# Stadt Bersenbrück

Impulsberatung Fahrradmobilität

Im Auftrag der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH (KEAN)



Lindenstr.



Bramscher Str./Markt



Bramscher Str./Bahnhofstr.



Bramscher Str./Im Dom



## **Stadt Bersenbrück**

Impulsberatung Fahrradmobilität

Im Auftrag der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH  
(KEAN), Osterstraße 60, 30159 Hannover

Beratungsbericht Dezember 2022

Auftraggeber: Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH (KEAN)  
Osterstraße 60  
30159 Hannover

in Zusammenarbeit mit  
Stadt Bersenbrück  
Markt 6  
49593 Bersenbrück

Ansprechpartner Herr Phil Wesselkämper

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV Dargel Hildebrandt GbR  
Adelheidstraße 9 b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220 601-87  
Telefax 0511 220 601-990  
E-Mail: [info@pgv-dargel-hildebrandt.de](mailto:info@pgv-dargel-hildebrandt.de)  
[www.pgv-dargel-hildebrandt.de](http://www.pgv-dargel-hildebrandt.de)

Bearbeitung: Edzard Hildebrandt  
Annika Wittkowski  
Pascal Schacht

Hannover, 06. Dezember 2022

## **Inhalt**

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage und Anlass der Beratung .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Lage und Handlungsrahmen der Aufgabenstellung</b>	<b>2</b>
2.1	Lage im Raum.....	2
2.2	Stadtentwicklung und Wirtschaft.....	3
2.3	Verkehrsführung und Verkehrsregelung .....	4
<b>3.</b>	<b>Verkehrsanalyse .....</b>	<b>6</b>
3.1	Ortstermin und Grundlagen .....	6
3.2	Verkehrsbeobachtung Lindenstraße/ Bramscher Str./ Markt	7
3.3	Verkehrsbeobachtung und Zählung Bahnhofstr./ Bramscher Str./ An der Bleiche .....	8
3.4	Verkehrsbeobachtung und Zählung Bramscher Str./ Im Dom .....	11
<b>4.</b>	<b>Mögliche Lösungsansätze .....</b>	<b>12</b>
<b>5.</b>	<b>Fördermöglichkeiten .....</b>	<b>15</b>
<b>6.</b>	<b>Empfehlungen.....</b>	<b>15</b>
	<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>16</b>

## 1. Ausgangslage und Anlass der Beratung

Die „Impulsberatung Fahrrad-Mobilität“ ist ein Beratungsangebot der Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN). Gegenstand der Beratung ist es, erste Ideen und Impulse zu einer konkreten Fragestellung im Bereich der Radverkehrsförderung zu entwickeln. Die Stadt Bersenbrück hat sich 2022 mit einem Beratungsbedarf für die fahrradfreundliche Umgestaltung von innerstädtischen Geschäftsstraßen an die KEAN gewandt. Die Kommune erhält einen abschließenden Bericht über umsetzbare Maßnahmen und Förderprogramme, die für die Umsetzung in Anspruch genommen werden können.

Auf kommunaler Ebene ist die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und den öffentlichen Nahverkehr eine konkrete Möglichkeit, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu senken und gleichzeitig die Lebensqualität vor Ort entscheidend zu verbessern. Voraussetzung hierfür ist eine sichere und attraktive Infrastruktur für Radfahrende – für jedes Alter und für die unterschiedlichen Ansprüche an Platz (Lastenräder) und Geschwindigkeit (E-Bikes).

In der Stadt Bersenbrück, Mitgliedsgemeinde der Samtgemeinde Bersenbrück im niedersächsischen Landkreis Osnabrück, sind Fahrrad und Pedelec beliebte und regional gebräuchliche Verkehrsmittel. Die Samtgemeinde Bersenbrück nimmt zusammen mit der gleichnamigen Stadt und den übrigen Mitgliedsgemeinden erfolgreich am Stadtradeln, einer Kampagne für nachhaltige Mobilität und Klimaschutz, teil. Gleichwohl gibt es dabei noch viel Luft nach oben wie Analysen vor Ort zeigen. Ein Radverkehrskonzept ist nicht verfügbar oder in Bearbeitung. Gleichwohl ist die Stadt bemüht, Radverkehrsmaßnahmen im Zuge des laufenden Stadtentwicklungskonzeptes für die Kernstadt zu fördern.

Aufgabenstellung der KEAN-Impulsberatung: Die Hauptverkehrsstraßen Lindenstraße und Bramscher Straße (ehem. B 68) bilden im Stadtzentrum den Kern des Geschäftsbereiches und weisen ein hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen auf. Zudem passiert ein größerer Teil des Schülerverkehrs, auch Linien- und Schulbusse, täglich diesen Bereich. Das Kfz-Straßennetz erscheint so strukturiert, dass auch der innerstädtische Durchgangsverkehr hier zu den Belastungen beiträgt. Es ist zu überprüfen, durch welche Maßnahmen für Radfahrende die Situation so verbessert werden kann, dass eine objektiv und subjektiv sichere und fördernde Nutzung der Fahrbahn ermöglicht wird.

Die Stadt Bersenbrück wünscht sich Unterstützung durch ein Fachbüro bei dieser Fragestellung zur Radverkehrsführung im Innenstadtbereich. Der vorliegende Bericht gibt dazu nicht nur allgemeine Hinweise, sondern setzt sich mit der konkreten Situation vor Ort auseinander.

## 2. Lage und Handlungsrahmen der Aufgabenstellung

### 2.1 Lage im Raum

Bersenbrück ist eine Stadt mit ca. 8.800 Einwohnern im Landkreis Osnabrück, zugleich Mitglied und Sitz der Samtgemeinde Bersenbrück. Nächstgrößere Städte im Landkreis sind Bramsche (31,1 Tsd. EW) sowie Quakenbrück (13,6 Tsd. EW). Die geografische und verkehrliche Lage von Bersenbrück in der Region zeigen die nachfolgenden Abb. 1 und 2 (eigene Darstellungen).

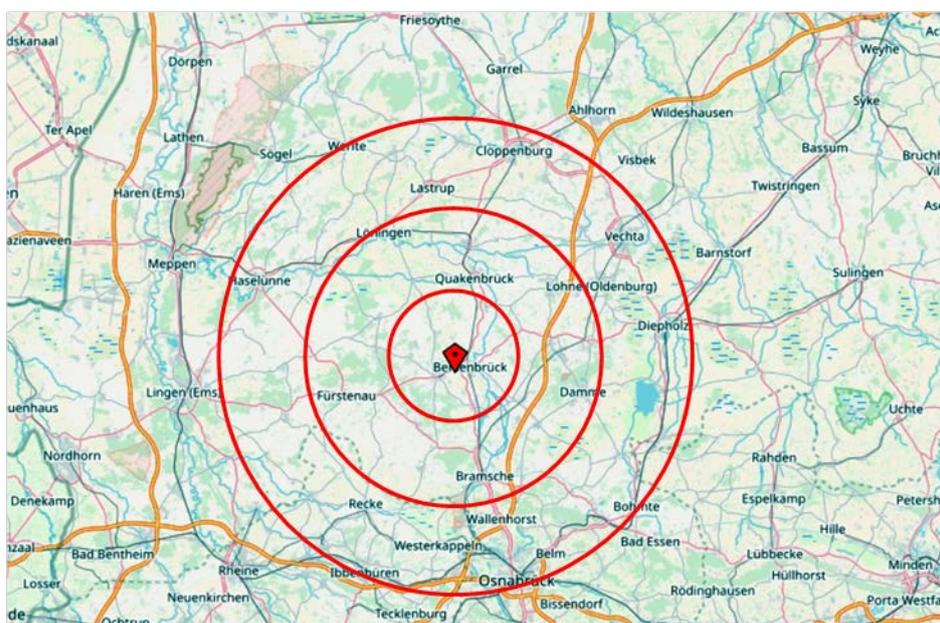


Abb. 1 Lage der Stadt Bersenbrück in der Region (10 km-Umkreise)

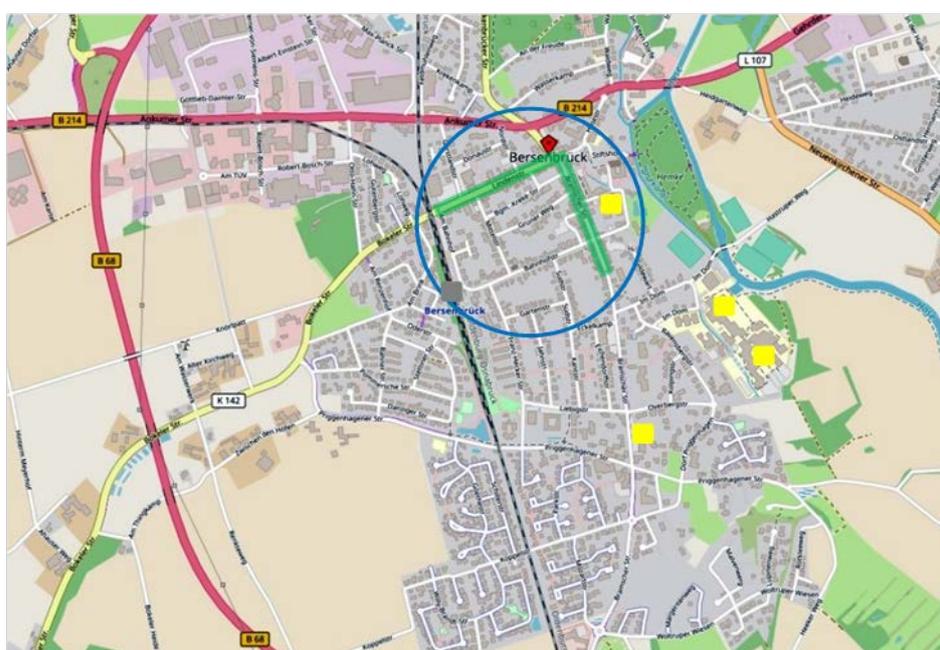


Abb. 2 Untersuchungsbereich Innenstadt mit Geschäftsstraßen, Bahnhof u. Schulen

## 2.2 Stadtentwicklung und Wirtschaft

Die zentralörtliche Funktion der Stadt Bersenbrück wird als Grundzentrum mit der Aufgabe als Schwerpunktstandort für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten definiert. Teile der Bramscher Straße und Quakenbrücker Straße sowie die Lindenstraße stellen somit den Versorgungskern dar. Die Samtgemeinde Bersenbrück ist mit über 1.000 Unternehmen und knapp 8.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten als wirtschaftsstarke gekennzeichnet. Größere Unternehmen in der Stadt Bersenbrück sind nordöstlich des Stadtzentrums angesiedelt, u. a. Autozulieferer und Stahlbauunternehmen.

Zu den städtebaulichen Rahmenbedingungen gibt der Entwurf des Stadtentwicklungsplanes Auskunft<sup>1</sup>. Die umliegende Bebauung und die Nutzungen an Lindenstraße und Bramscher Straße bilden demnach den Stadtkern von Bersenbrück. Die Kreuzung beider Straßen in unmittelbarer Nähe von zentralen Nutzungen wie Rathaus, Markplatz und Samtgemeindeverwaltung ist als historischer Ortsmittelpunkt anzusehen.



Abb. 3 Zentraler Verkehrsknoten mit nahe gelegenen Einrichtungen und Nutzungen

<sup>1</sup> Stadtentwicklungsplan (Büro IPW, 2021); momentan wichtige Grundlage auch für Informationen über die gesamtstädtische Straßennetzstruktur und Verkehrsplanungen

## 2.3 Verkehrsführung und Verkehrsregelung

Die beiden Geschäftsstraßen Bramscher Straße und Lindenstraße befinden sich wie auch die umliegenden Wohngebiete in einer Tempo-30-Zone. Als Tempo 50-Straßen sind lediglich die Straßen Am Bahnhof zwischen Bahnübergang Bokeler Straße und Bahnhof sowie die Bramscher Straße südlich ab An der Bleiche ausgewiesen (vgl. Bestandsdarstellung in Abb. 4). Im Zuge der beiden Innenstadt- und Geschäftsstraßen überlagern sich mutmaßlich Ziel- und Durchgangsverkehr.

Gleichwohl sind Bramscher Straße und Lindenstraße gemäß Stadtentwicklungskonzept funktional als Sammelstraßen und nicht als Verkehrsstraßen eingestuft.

Die Ortsumfahrung der B 68 bietet sich nicht als Verkehrsverteiler bzw. Verkehrsentlastung für innerstädtische Kfz-Fahrten an, dafür ist sie zu weit westlich angeordnet. Vielmehr durchfährt der MIV im Zuge der Bramscher Straße auf größerer Strecke ausgedehnte Wohngebiete (Erschließungswirkung). Lediglich der Lkw-Verkehr (ab 3,5 t) wird um die Innenstadt herumgeführt.

Die Bramscher Straße ist (auch) für Radfahrende die hauptsächliche Nord-Süd-Verbindung der Innenstadt, mit Fortsetzung in der Quakenbrücker Straße nördlich der Ankumer Straße, sodass bestehende Nutzungskonkurrenzen des MIV und des Radverkehrs im Straßenraum sowohl in Streckenabschnitten wie auch in Knotenpunkten abgebaut werden sollten. Dafür hat neben dem Geschwindigkeitsniveau die bauliche Gestaltung eine hohe Wirksamkeit.

Die Radfahrenden werden in der Innenstadt im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Ein sogenannter "Angebotsstreifen", der baulich vor einigen Jahren in der Bramscher Straße im Seitenraum der Fahrbahn angelegt wurde, hat nach Meinung der Stadtverwaltung nicht zur Verkehrssicherheit der Radfahrer beigetragen und ist mittlerweile zurückgebaut worden.

Die Lindenstraße, die eine ähnliche Verkehrsbelastung wie die Bramscher Straße aufweist (vgl. Kap. 3.1), ist durchgehend mit Betonsteinpflaster belegt, hat eine schmalere Fahrbahn und breitere Seitenräume mit attraktivem Baumbestand. Diese Gestaltung vermittelt den Eindruck von „verkehrsberuhigt“, allerdings dienen die Seitenräume neben dem Aufenthalt auch dem Kfz-Parken.

In der Praxis stellt sich das Problem dar, dass die Radfahrenden sich im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn nicht sicher fühlen und zum Teil die Gehwege der o. g. Straßen befahren, was regelmäßig Gefahrensituationen zur Folge hat.

Der ausgeprägte Schulbus- und Individualverkehr der angrenzenden Schulen mit etwa 4.000 Schülern als Faktor für die Bramscher Straße und die Bahnhofstraße/ Am Bahnhof ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Der **Bestandsplan** zeigt die wichtigsten verkehrlichen Ziele und die vorhandenen Verkehrsregelungen der zentralen Straßen.

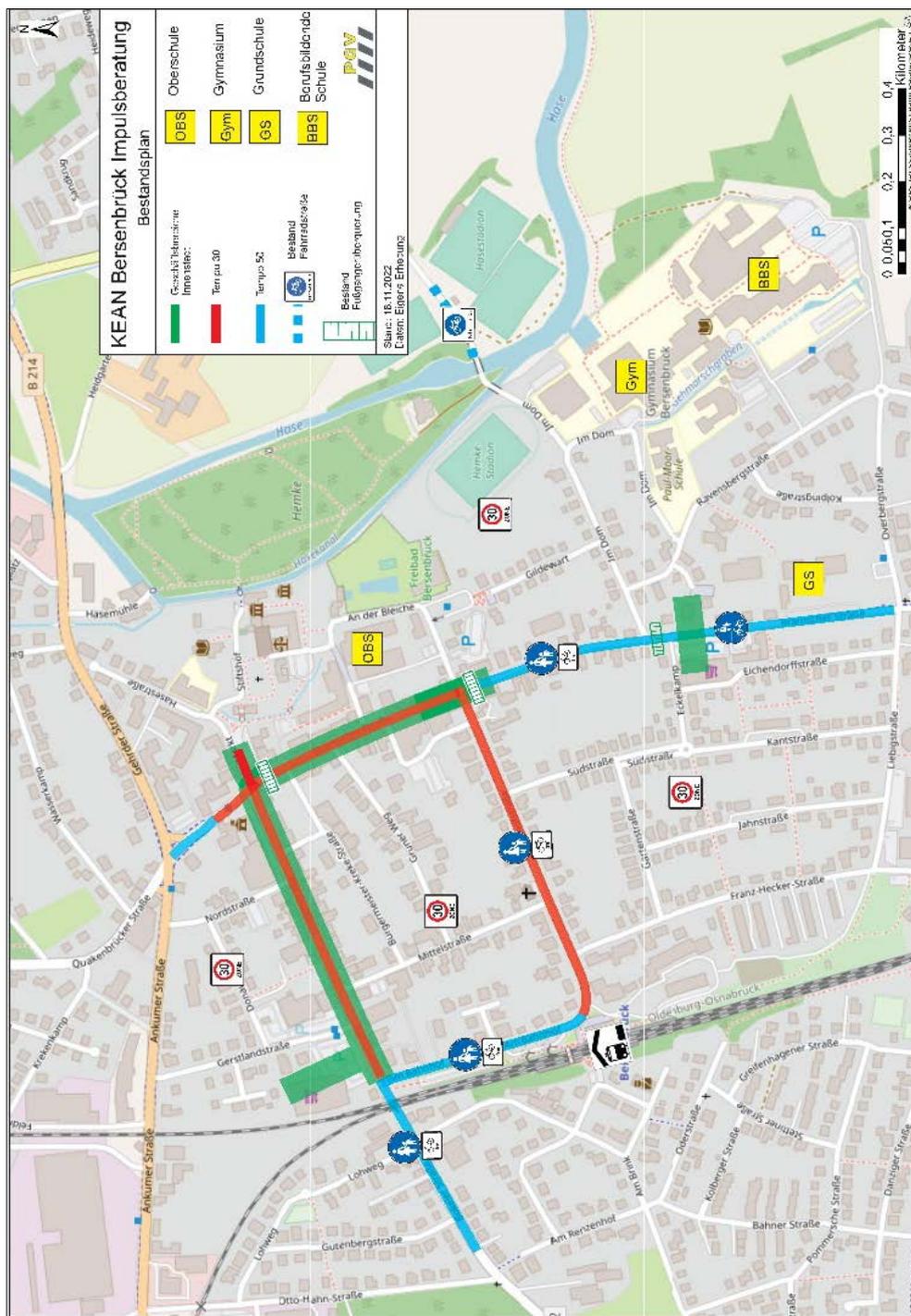


Abb. 4 Bestandsplan (eigene Darstellung)

### 3. Verkehrsanalyse

#### 3.1 Ortstermin und Grundlagen

##### Gemeinsame Ortsbegehung

Eine Ortsbegehung am 12.10.2022 mit der Stadtverwaltung ermöglichte Einblicke in die Problemlage der Aufgabenstellung. Später am Tag wurden Verkehrserhebungen durchgeführt. Beteiligt an der Begehung waren: Herr Bgm. Klütsch, Herr Koop und Herr Wesselkämper (alle Stadt Bersenbrück).

##### Medienbericht NOZ vom 06.08.2022



Der Artikel in der Neuen Osnabrücker Zeitung (NOZ) berichtet über die Ergebnisse einer Befahrung von Problempunkten durch den Autor des Artikels mit zwei Mitgliedern der Initiative Pro Fahrrad Bersenbrück. Dabei wurden neun Problemstellen in Augenschein genommen, u. a. Bramscher Straße, Lindenstraße, Bahnhofstraße und Kreuzung Bramscher Str./Bahnhofstraße. Jeweils werden auch Lösungsideen vorgestellt wie u. a. eine

Fahrradstraße Lindenstraße, umlaufende Überwege an Kreuzungen (statt nur an einer Zufahrt) und Einrichtung einer gesamtstädtische Tempo 30-Zone.

##### Zählungen der Stadt Bersenbrück (Kfz gesamt, beide Richtungen)

Die Stadt Bersenbrück hat 2019 Kfz-Zählungen in Bramscher Straße und Lindenstraße durchgeführt (Kfz gesamt, beide Richtungen). Demnach beträgt der DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) hier 4.770 Kfz/ Tag bzw. 4.520 Kfz/Tag. Diese Werte liegen, Aktualität vorausgesetzt, nach geltenden Regelwerken unterhalb der Schwelle von 5.000 Kfz, bei der u.U. getrennte Radverkehrsführungen erforderlich sind, jedoch oberhalb des Wertes von 4.000 Kfz/Tag, der maximal in einer Fahrradstraße vorliegen sollte.

<b>Zählquerschnitt Bramscher Str. (Höhe Grundschule)</b>			
Zählzeitraum	06 bis 22 Uhr	22 bis 06 Uhr	<b>24 h</b>
22.02.2019 bis 07.03.2019 (Mittelwerte, gerundet)	4.040	730	<b>4.770 Kfz/Tag</b>
<b>Zählquerschnitt Lindenstraße (Höhe Nr. 22)</b>			
Zählzeitraum	06 bis 22 Uhr	22 bis 06 Uhr	<b>24 h</b>
25.03.2019 bis 01.04.2019 (Mittelwerte, gerundet)	4.210	310	<b>4.520 Kfz/Tag</b>

Tab. 1 Kfz-Zählwerte Lindenstraße und Bramscher Straße (Stadt Bersenbrück)

## 3.2 Verkehrsbeobachtung Lindenstraße/ Bramscher Str./ Markt

Situation vgl. Foto/Abb. 3

**Erhebung (Videoauswertung) 12.10.22:** 15 Minuten-Zählung, ca. 15:45 Uhr

**Radfahrende/15 Min. im Knoten:** 26

**Fahrverhalten Radfahrender:** ca. 45 % ausschließlich auf der Fahrbahn, ca. 15 % auf Fahrbahn und Gehweg und ca. 40 % ausschließlich auf Gehwegen

### Zusammenfassende Bewertung

- Das Freihalten der notwendigen Sicht zwischen allen Verkehrsteilnehmenden am Knotenpunkt, an dem Rechts-vor-Links gilt, ist durch das Straßenmobiliar (Betonblöcke gegen Falschparken) gegeben.
- Das Überqueren des Knotenpunktes in allen Richtungen erscheint gleichwohl für Zufußgehende am schwierigsten, weil die Kfz relativ zügig aus allen Zufahrten kommen und die Fahrbahnbereiche ohne Überquerungshilfen als Hemmnis empfunden werden können.
- Allein in der Bramscher Straße (Süd) bietet sich ein abgesetzt eingerichteter Fußgängerüberweg (FGÜ) als Überquerungshilfe an, der (ohne Bevorrechtigung) auch von auf den Gehwegen Rad fahrenden genutzt wird.
- Für die beobachteten Radfahrenden erscheint das Befahren des Knotenpunktes auf der Fahrbahn in allen Richtungen dagegen unproblematisch zu sein, wenn auch die Kfz-Geschwindigkeiten beim Abbiegen z. T. unangepasst wirken; die Fahrbahn im Knotenbereich wirkt großzügig dimensioniert, erleichtert zugleich aber den Linienbusverkehr.
- Die größere Gruppe (unerlaubt) der auf den Gehwegen fahrenden RadlerInnen ist zügig unterwegs und kann damit leicht in Konflikt mit Zufußgehenden geraten.
- Als ein weiterer Mangel ist zu konstatieren, dass die vorhandene Knotenpunkts- und Platzgestaltung mit deutlicher Trennwirkung durch die vorherrschende verkehrliche Nutzung kaum Potenzial für Aufenthaltsqualität bietet.
- Die derzeitige Gestaltung der Kreuzung von Lindenstraße und Bramscher Straße wird nicht den Anforderungen einer städtebaulichen Integration des Verkehrsraumes gerecht; Radfahrende werden im Knotenbereich zu wenig wahrgenommen und für Zufußgehende ist lediglich ein Überweg vorgesehen.

### 3.3 Verkehrsbeobachtung und Zählung Bahnhofstr./ Bramscher Str./ An der Bleiche

#### Situation



Abb. 5 Verkehrsknoten Bahnhofstr./ Bramscher Str./ An der Bleiche

**Erhebung (Videoauswertung) 12.10.22:** 30 Minuten-Zählung, ca. 13:00 Uhr

**Zufußgehende/15 Min. im Knoten:** 38

**Radfahrende/15 Min. im Knoten:** 32

**Kfz/15 Min. im Knoten:** 176

**Fahrverhalten Radfahrer:** ca. 14 % ausschließlich auf der Fahrbahn, 10 % auf Fahrbahn und Gehweg und 76 % ausschließlich auf Gehwegen

#### Zusammenfassende Bewertung

- Der leicht unsymmetrische Knotenpunkt, an dem Rechts-vor-Links gilt (Tempo 30-Zone), ist durch ungünstige Sichtverhältnisse besonders am Haus Nr. 25 und zeitweise hohes Verkehrsaufkommen durch SchülerInnenverkehr (hier mittags) zu Fuß, per Fahrrad und mit Pkw gekennzeichnet.
- Neben den Hauptverkehrsströmen im Zuge der Bramscher Straße ist die Kfz-Beziehung zur Bahnhofstraße ausgeprägt; jedoch wird der kleinräumige Knotenpunkt auch durch die verkehrliche Erschließungsfunktion der Nebenstraße An der Bleiche für den Busbahnhof der Von-Ravensberg-Schule und für weitere öffentliche Einrichtungen und Stellplätze bestimmt, u. a. Amtsgericht und Freibad (vgl. Abb. 6).

- Schulbusverkehr, der mit Standardlinienbussen und auch längeren dreiachsigen Fahrzeugvarianten erfolgt und in allen Zufahrten verkehrt, belastet den Knotenpunkt in den Spitzenzeiten erheblich.
- Der in der Bramscher Straße nach Süden abgesetzt angeordnete FGÜ wird vom nichtmotorisierten Verkehr in beiden Richtungen als Überquerungshilfe genutzt; nur ein kleiner Anteil der Radfahrenden nutzt aus An der Bleiche kommend die Fahrbahn zum Überqueren; besondere Engstelle im Seitenraum ist dabei die nordwestliche Hausecke an Nr. 25. (vgl. Abb. 7).
- Im Zuge der Bramscher Straße nutzen Radfahrende beidseitig die Seitenräume in beide Richtungen; Fakt ist aber auch, dass hier kein Spielraum für die sichere Führung der Radfahrenden auf eigenen Wegen oder Spuren verfügbar ist.

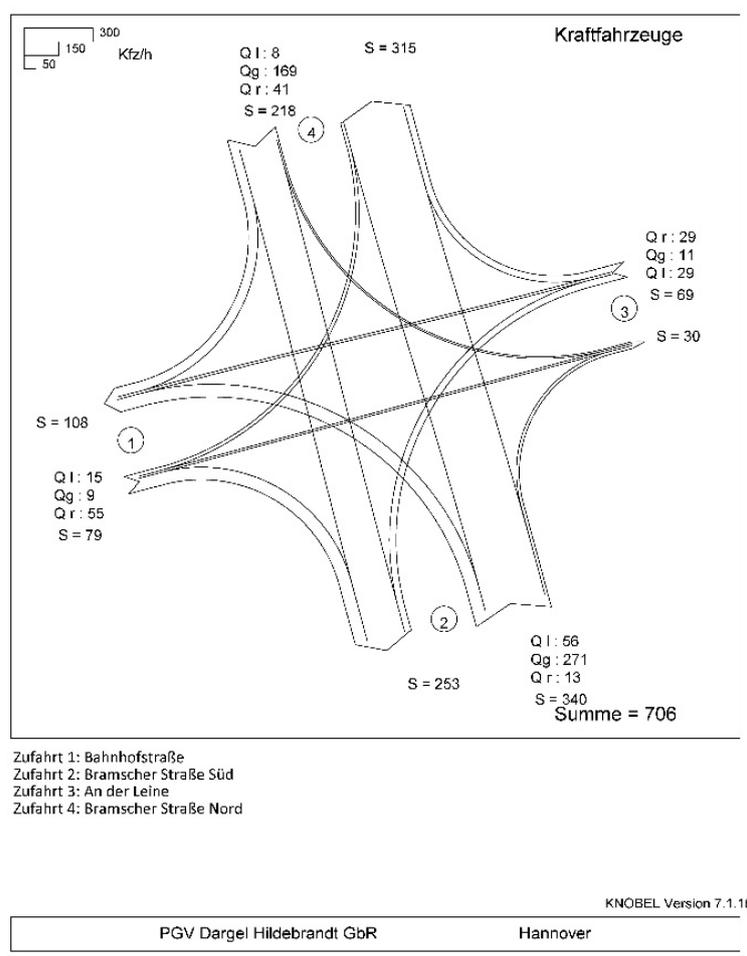


Abb. 6 Verkehrsmengendarstellung Kfz, Bahnhofstr./ Bramscher Str./ An der Bleiche (eigene Erhebung, Werte hochgerechnet)

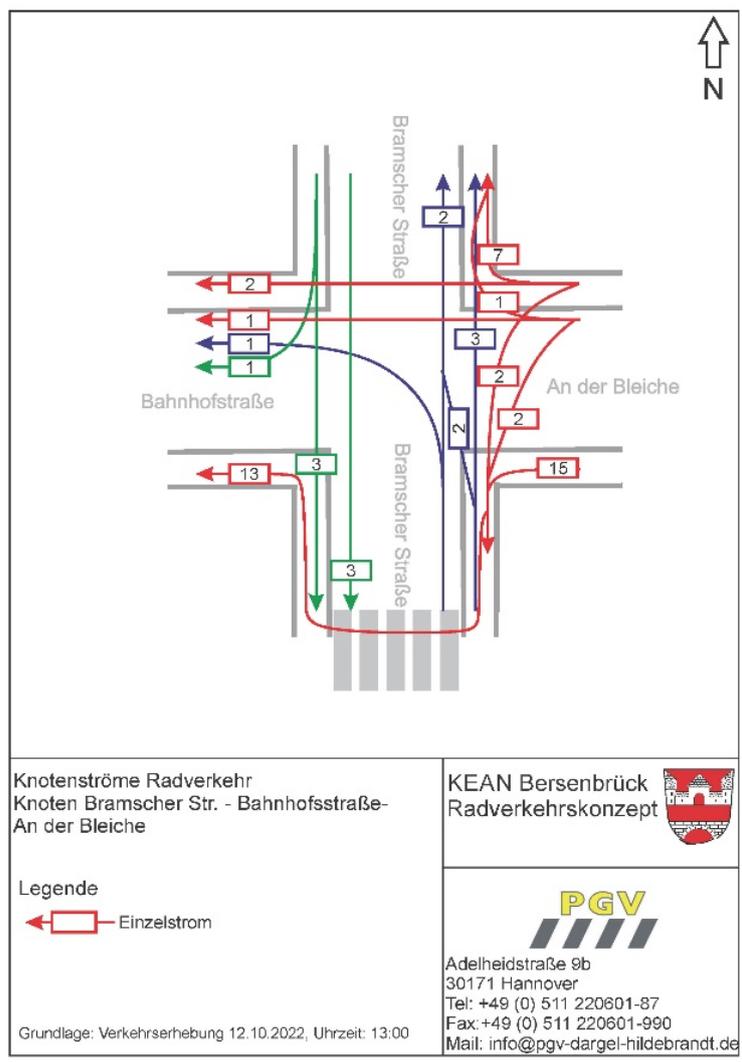


Abb. 7 Verkehrsverhalten Fahrrad, Bahnhofstr./ Bramscher Str./ An der Bleiche (eigene Erhebung, qualitativ)

- Handlungsbedarf besteht nach erstem Eindruck besonders dahingehend, die Seitenräume von Radfahrenden zu entlasten und das Radfahren zu allen Tageszeiten besonders auf der Fahrbahn der Bramscher Straße verträglich und sicher zu gestalten, wobei die Spielräume für bauliche Umgestaltungen hier eher gering sind.

## 3.4 Verkehrsbeobachtung und Zählung Bramscher Str./ Im Dom

### Situation



Abb. 8 Verkehrsknoten Bramscher Str./ Im Dom

**Erhebung (Videoauswertung) 12.10.22:** 20 Minuten-Zählung, ca. 13:00 Uhr

**Zufußgehende/15 Min. im Knoten:** 40

**Radfahrende/15 Min. im Knoten:** 36

**Fahrverhalten Radfahrer:** < 1 % ausschließlich auf der Fahrbahn, ca. 50 % auf Fahrbahn und Gehweg und ca. 50 % ausschließlich auf Gehwegen

### Zusammenfassende Bewertung

- Nördlicher Bereich des Doppel-T-Knotens erfasst
- Gestaltung des FGÜ gut gelungen, insbesondere durch Farbgebung, Gehwegvorstreckungen bzw. Einengung und die gut sichtbare Anordnung zwischen den Einmündungen Im Dom und Eckelkamp
- Merkliches Schüleraufkommen bei Zufußgehenden und Radfahrenden in den Spitzenzeiten
- Im Zuge der Bramscher Straße nutzen Radfahrende beidseitig die Seitenräume in beide Richtungen (Gemeinsame Geh- und Radwege im Einrichtungsverkehr freigegeben).
- Nach vorläufigem Eindruck geringer Handlungsbedarf.

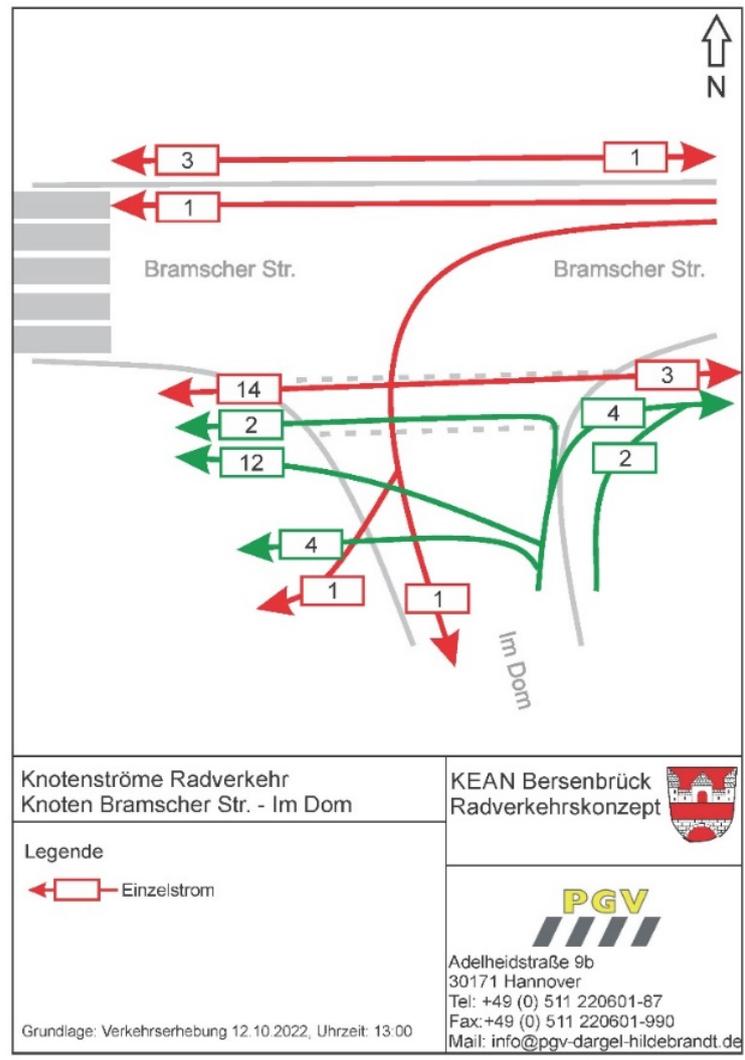


Abb. 9 Verkehrsverhalten Fahrrad, Bramscher Str./ Im Dom (eigene Erhebung, qualitativ)

## 4. Mögliche Lösungsansätze

### Gestaltung Lindenstraße

Der bestehende **verkehrsberuhigende Charakter der Gestaltung** kommt den Anforderungen Radfahrender bereits zugute. Das Kfz-Parken in den Seitenräumen sollte in jedem Fall übersichtlicher angeordnet werden, z. B. keine Doppelparkstände in Längsrichtung. Vielfach wird die **Ausweisung einer Fahrradstraße** in der Lindenstraße gewünscht. Dies würde bedeuten, dass Radfahrende gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorrechte genießen, wie zum Beispiel Nebeneinanderfahren. Voraussetzungen ist die Beschränkung des MIV auf Anliegerverkehr. Es ist demnach im Vorfeld zu prüfen, ob dafür ein alleiniges Durchfahrverbot nach StVO ausreichen würde. Auch die denkbare Einrichtung Tempo 20-Zone erfordert eine Reduzierung des Durchfahrverkehrs (s. u.).

## Gestaltung Bramscher Straße und zentraler Knotenpunkt

Mit welchen Maßnahmen die Radverkehrsführung in der Bramscher Straße weiter verbessert werden kann und ob es Alternativen gibt wird hier zusammenfassend zur Diskussion gestellt.

- Mögliche Lösungsansätze sollten in Richtung einer **leichteren Überquerbarkeit** gehen, ggf. als Stufenkonzept; die bisher einseitig angelegten Gehwegvorstreckungen an Überquerungsstellen können jeweils auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite ergänzt werden.
- Der kaum wahrnehmbare **Übergang zwischen den Knotenbereichen** Bramscher Straße/B 214 und Bramscher Straße/Lindenstraße, von der Tempo 30-Beschilderung einmal abgesehen, bedarf einer stärkeren baulichen Betonung, z. B. durch eine Einengung.
- Weitergehende bauliche Maßnahmen kommen infrage, um **zentrale Überquerungsbereiche des Fußverkehrs** ansprechend und wirksam zu gestalten; im Vordergrund steht hier die Kreuzung Lindenstraße/ Bramscher Str./ Markt, jedoch auch Bahnhofstr./ Bramscher Str./ An der Bleiche, da hier jeweils ein hoher Überquerungsbedarf vorliegt.

## Verkehrliche Lösungsansätze Innenstadt

Mischverkehr von Kfz- und Radverkehr erfordern in der Innenstadt mit hoher Nutzungsvielfalt der Verkehrsarten, Parkdruck und Aufenthaltsfunktionen klare Regeln und deren Einhaltung. Die vorliegende nahezu flächenhafte Tempo 30-Regelung bietet dafür eine gut nachvollziehbare, umsetzungsfähige Grundlage.

- Stationäre **Geschwindigkeitsüberwachungen** z. B. per Dialogdisplay sind dienlich, um besonders die motorisierenden Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen in verkehrsstarken wie verkehrsschwachen Tageszeiten an ihre Verantwortung zu erinnern.
- Die Einrichtung eines **verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches** (svw. Tempo 20-Zone) ist eine örtlich passende Verkehrsführungsvariante für die Bersenbrücker Innenstadt. Voraussetzung dafür wäre die weitgehende Verdrängung von Durchfahrverkehr. Für eine Beurteilung fehlen für die Bramscher Straße und die Lindenstraße zurzeit belastbare Daten der Verkehrszusammensetzung und des Geschwindigkeitsniveaus.
- Jegliche Verkehrs- und Radverkehrsmaßnahmen in der Innenstadt wie hier z. T. skizziert bedürfen der Diskussion und **Integration in ein neues Verkehrsleitbild**, z. B. als Ergänzung des Stadtentwicklungskonzeptes mit möglichst konkreten verkehrlichen Werte- und Handlungszielen.
- Die **Mitgliedschaft** als „Fahrradfreundliche Kommune“ in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) sollte angestrebt werden, um den interkommunalen Austausch über Verkehrslösungen und Förderprogramme zu verstärken.

Der nachfolgende **Konzeptplan** fasst die genannten und weitere Lösungsansätze zusammen.

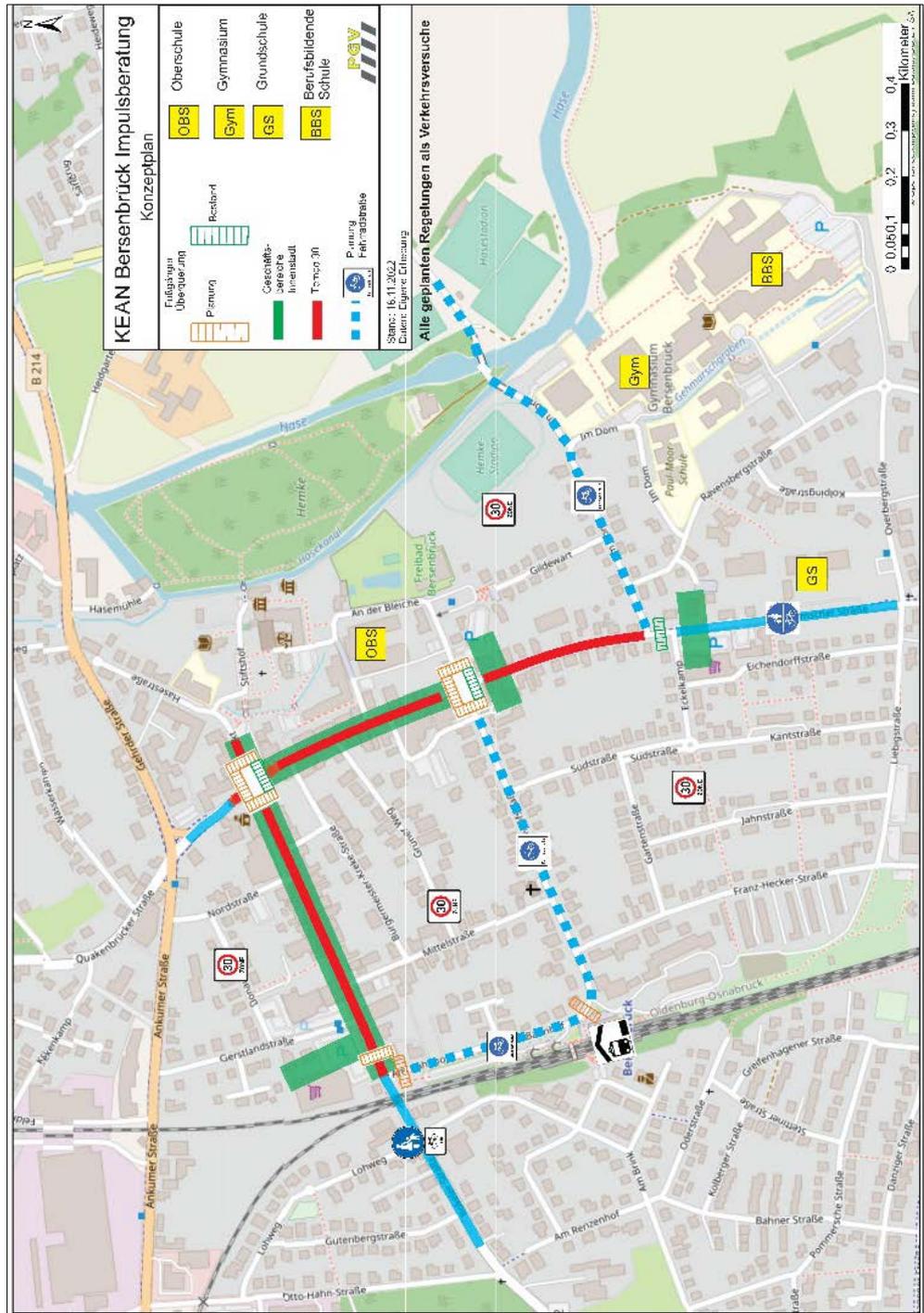


Abb. 10 Konzeptplan (eigene Darstellung)

## 5. Fördermöglichkeiten

Mit Blick auf das Erreichen der international vereinbarten Klimaschutzziele fördern Bund und Land Radverkehrsprojekte in Kommunen. Als Anlage zu diesem Bericht ist eine Übersicht der KEAN zu den aktuellen Förderprogrammen für Radverkehrsprojekte in Kommunen mit Stand vom 17.10.2022 angefügt.

Für das Sonderförderprogramm Stadt und Land (Zeile 4) gilt: Aufgrund der hohen Nachfrage und begrenzten Haushaltsmittel können z. Z. keine Anträge für das Programm mehr angenommen werden (vgl. letzter Abruf vom 21.11.2022): <https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Sonderprogramm-Stadt-und-Land.html>

Darüber hinaus bietet die Kommunalrichtlinie (Zeile 7) nach Prüfung Zuschüsse für die Umsetzung der in Frage kommenden Maßnahmenvorschläge der Impulsberatung. Es wird empfohlen, eine evtl. geplante Aufstellung des Radverkehrskonzeptes mit in die Förderanträge einzubeziehen.

## 6. Empfehlungen

In Bersenbrück wurde erkannt, dass der Radverkehr, der im westlichen Niedersachsen traditionell besonders verankert ist, der Förderung durch Stadt und Samtgemeinde bedarf. Die Stadtgröße und Stadtstruktur erscheint kompakt und fahrradgerecht. Nach einer ersten eingehenden Analyse der Verkehrssituation in der **Innenstadt** werden Empfehlungen für die stufenweise Verbesserung unter Berücksichtigung der Zufußgehenden und des motorisierten Verkehrs ausgesprochen. Diese umfassen in zwei bis drei Stufen:

1. **Maßnahmenkonzept** wie skizziert, mit Ausarbeitung, Prüfung, Genehmigung durch betroffene Baulastträger und zu beteiligende Behörden; Beteiligung der Öffentlichkeit (Bürgerinformation).
2. Nach politischem Beschluss Durchführung eines begleiteten **Verkehrsversuches neuer Verkehrsregelungen** in einem noch zu definierenden Untersuchungsgebiet der Innenstadt.
3. Nachfolgende **Anpassungen** und **bauliche Umsetzungen** soweit diese erforderlich sind, um die angestrebten Wirkungen und Ziele zu erreichen.

Als erprobte Maßnahmen werden die Ausweisung von Fahrradstraßen, eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20-Zone) und kleinere Umgestaltungen diskutiert. Für den zentralen Kreuzungsbereich beider Geschäftsstraßen sollte eine Umgestaltung zu einer verkehrsberuhigten Fläche mit Mischverkehrscharakter erwogen werden.

*PGV Dargel Hildebrandt GbR  
Hannover, im Dezember 2022*

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1	Lage der Stadt Bersenbrück in der Region (10 km-Umkreise).....	2
Abb. 2	Untersuchungsbereich Innenstadt mit Geschäftsstraßen, Bahnhof u. Schulen .....	2
Abb. 3	Zentraler Verkehrsknoten mit nahe gelegenen Einrichtungen und Nutzungen .....	3
Abb. 4	Bestandsplan (eigene Darstellung) .....	5
Abb. 5	Verkehrsknoten Bahnhofstr./ Bramscher Str./ An der Bleiche .....	8
Abb. 6	Verkehrsmengendarstellung Kfz, Bahnhofstr./ Bramscher Str./ An der Bleiche (eigene Erhebung, Werte hochgerechnet).....	9
Abb. 7	Verkehrsverhalten Fahrrad, Bahnhofstr./ Bramscher Str./ An der Bleiche (eigene Erhebung, qualitativ).....	10
Abb. 8	Verkehrsknoten Bramscher Str./ Im Dom .....	11
Abb. 9	Verkehrsverhalten Fahrrad, Bramscher Str./ Im Dom (eigene Erhebung, qualitativ) .....	12
Abb. 10	Konzeptplan (eigene Darstellung).....	14
Tab. 1	Kfz-Zählwerte Lindenstraße und Bramscher Straße (Stadt Bersenbrück) .....	6

### Anlage

**Anlage zum Beratungsbericht** "Impulsberatung Fahrrad-Mobilität in Kommunen": Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen  
(Quelle: KEAN, Stand: 17.10.2022)

## Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen

Stand: 17.10.2022

**Hinweise:**  
 Aufgeführt sind Förderprogramme, für die Kommunen und kommunale Zweckverbände zur Verwirklichung gemeinsamer Radverkehrsprojekte zuwendungsberechtigt sind.  
 Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit. So gibt es weitere Fördermöglichkeiten für spezielle Vorhaben, wie beispielsweise zur Tourismusförderung oder den ländlichen Wegebau.

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm
<b>Land Niedersachsen</b>						
1	<b>Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)</b>	Bau oder Ausbau (sowie Grunderneuerung und verkehrsgerechter Ausbau) u. a. von - verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen, - Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen (auch verkehrsträger-übergreifend) sowie von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und von Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen, - Radwegen und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs (75 % Förderquote).	dauerhaft/ ganzzjährig	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF)	Kumulierung mit Drittmitteln (z. B. Kommunalrichtlinie, Zeile 7) zulässig; kommunaler Anteil min. 10 %	<a href="#">externer link</a>
2	<b>Fördererlass Radschnellwege gem. §2 Abs. 2 g NGVFG (mit Bundesmitteln)</b>	Radschnellwege (RSW) mit einer Mindestlänge von 5 km, die Stadtteile und Nachbargemeinden auf einem längeren Abschnitte direkt und möglichst umwegfrei verbinden. Förderfähig sind alle investiven Kosten für RSW-Neubau, RSW-gerechten Ausbau, Beschilderung und Markierung und eigenständige Beleuchtung.	dauerhaft/ ganzzjährig	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF)	Kumulierung mit Drittmitteln (z. B. Kommunalrichtlinie, Zeile 7) zulässig; kommunaler Anteil min. 10 %.	<a href="#">externer Link</a>
3	<b>Bürgeradwege in Niedersachsen</b>	Bürgerschaftliches Engagement, das den Neubau von Radwegen an Landesstraßen unterstützt. Im Sinne einer schnellen Umsetzung ist die Mithilfe/Leistungsübernahme von Kommunen beim Baulasträger (Land NDS) willkommen. Übernehmen Bürgervereine aktiv Aufgaben der Planung und des Grunderwerbs, können Sach- und Geldleistungen eingebracht werden. Die Kommune muss das Projekt aktiv begleiten. Bei 100 % Planung und Grunderwerb durch Kommunen, baut das Land den Radweg und übernimmt Baulast.	dauerhaft/ ganzzjährig	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (regionale Geschäftsbereiche H, LG, OL, WF)	Kumulierung mit Drittmitteln für Planungskosten und Grunderwerb prinzipiell zulässig.	<a href="#">Präsentation</a>
4	<b>Sonderförderprogramm Stadt und Land (mit Mitteln des BMVi)</b>	- Neu-, Um- und Ausbau von straßenbegleitenden, vom Kfz-Verkehr möglichst getrennten bzw. eigenständigen Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken und -unterführungen, verkehrstechnische Ausstattung, die Optimierung von Knotenpunkten für den Radverkehr sowie Fahrradstellanlagen - Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder - Betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr - Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Dritte, sofern hieraus die Umsetzung von min. einer investiven Maßnahme gefördert wird.	Antragstellung derzeit nicht möglich	NBank	Kumulierung prinzipiell möglich; vorausgesetzt wird ein angemessener Eigenanteil, der nicht mit Bundes- oder EU-Mitteln finanziert ist.	<a href="#">externer Link</a>
5	<b>Richtlinie Lastenräder Niedersachsen</b>	Die Anschaffung neuer Lastenräder, e-Lastenräder oder Lasten-S-Pedelecs (ohne Zubehörteile). Kommunale Gebietskörperschaften können Förderung für mindestens 3, maximal 10 Lastenräder beantragen, die sie im Rahmen eines unentgeltlichen Verleih-Systems anbieten. Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn die Beschaffung nach den Förderrichtlinien des Bundes (vgl. Zeile 12) förderfähig oder mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert wird.	Antragstellung derzeit nicht möglich	NBank	Kumulierung mit öffentlichen Mitteln ausgeschlossen.	<a href="#">externer Link</a>
6	<b>Energetische Stadtsanierung – integrierte Quartierskonzepte (in Verbindung mit KfW 432)</b>	s. KfW-Programm 432 (Zeile 14)	ganzzjährig	NBank (mit Kopie KfW-Bewilligungsbescheid)	Ausschließlich in Kumulation zu KfW 432 (vgl. Zeile 14).	<a href="#">externer Link</a>

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm
<b>Bundesprogramme</b>						
7	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 b-e Verbesserung des Radverkehrs )</b>	Investitionen in die Infrastruktur des Alltagsradverkehr (und Freizeitradverkehrs, wenn diese auch dem Alltagsradverkehr dient): b) Wegweisung und beschleunigte Signalisierung für den Radverkehr. c) Errichtung von Radabstellanlagen sowie Fahrradparkhäusern einschließlich ihrer Ausstattung. d) Errichtung von Radabstellanlagen innerhalb eines Radius von 100 Metern von einem Bahnhof oder einem Haltepunkt einer Bahnanlage nach Maßgabe der Nummer KRL 4.2.5 c). e) Errichtung und Umgestaltung/Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur (Strecken und Knoten). Errichtung von Beleuchtung für Radverkehrsinfrastruktur.	ganzjährig bis 31.12.2027; Bewilligungszeitraum i. d. R. 24 Monate	Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH	Kumulierung prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.	<a href="#">externer Link</a>
8	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 a)</b>	Gefördert wird die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen.	ganzjährig bis 31.12.2027; Bewilligungszeitraum i. d. R. 24 Monate	Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH	Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen (vgl. NBank Zeile 6).	<a href="#">externer Link</a>
9	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.1.6 )</b>	Erstellung von Machbarkeitsstudien bei umfassenden Investitionen durch fachkundige externe Dienstleister. - Leistungsphasen 2-4 HOAI - Bestandsaufnahme und Potenzialanalyse zur Minderung der THG-Emissionen - Erarbeitung von Varianten - Auswahl Vorzugsvariante	ganzjährig bis 31.12.2027; Bewilligungszeitraum i. d. R. 12 Monate	Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH	Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.	<a href="#">externer Link</a>
10	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.1.8 a-c )</b>	Planung, Konzeption und personelle Unterstützung: a) Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes mit allen klimarelevanten Handlungsfeldern - externe fachliche Unterstützung mit bis zu 10 Tagewerken b) Klimaschutzmanagement zur Umsetzung von Maßnahmen - Einsatz von Fachpersonal für den Klimaschutz (auch mehr als eine Stelle) - zusätzlich externe fachliche Unterstützung mit bis zu 15 Tagewerken c) Umsetzung erster Maßnahmen.	ganzjährig bis 31.12.2027; Bewilligungszeitraum i. d. R. 24 Monate (a)/36 Monate (b,c)	Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH	Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.	<a href="#">externer Link</a>
11	<b>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.1.10 a, b)</b>	a) Erstellung von Fokuskonzepten u. a. für das sektorale Handlungsfeld Mobilität - Einsatz fachkundiger externer Dienstleister möglich - begleitende Öffentlichkeitsarbeit b) Klimaschutzmanagement für die Umsetzung von Maßnahmen aus einem Fokuskonzept oder Klimaschutzteilkonzept - eigenes Personal (Klimaschutzmanagement) oder externe Dienstleister	ganzjährig bis 31.12.2027; Bewilligungszeitraum i. d. R. 12 Monate (a)/ 24 Monate (b)	Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH	Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.	<a href="#">externer Link</a>
12	<b>Programm "Klimaschutz durch Radverkehr" (ergänzt um die NKI-Antragshilfe der KEAN)</b>	Investive Maßnahmen (=Maßnahmenbündel) mit Modellcharakter zur: - klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, - Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie - Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. Die Maßnahmen müssen regionale Vorbildwirkung haben, zur Erhöhung des Radverkehrsanteils beitragen und sich deutlich von ohnehin geplanten Investitionen in die lokale Infrastruktur abgrenzen. --> KEAN unterstützt im 2-Stufigen Antragsverfahren mit der NKI-Antragshilfe	Bis 2024 jährlich jeweils 2 Antragsfenster: 1.3.-30.4. und 1.9.– 31.10.	Zukunft - Umwelt - Gesellschaft (ZUG) gGmbH	Prinzipiell möglich mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten des Landes Niedersachsen.	<a href="#">externer Link</a>

Zeile	Förderprogramm	Was wird gefördert?	Laufzeit / Fristen	Wo Antrag stellen?	Kumulierbarkeit	zum Programm
13	<b>E-Lastenfahrrad-Richtlinie</b>	Anschaffung von Lastenfahrrädern und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in Wirtschaft, Kommunen und Vereinen - Nutzlast mindestens 120 kg - mehr Transportvolumen als herkömmliches Fahrrad - keine Personentransportmittel (z. B. Rikschas)	die RL endet am 29. Februar 2024	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	Die Kumulierung mit anderen Fördermitteln des Bundes ist ausgeschlossen.	<a href="#">externer Link</a>
14	<b>Energetische Stadtsanierung - Zuschuss Klimaschutz und Klimaanpassung im Quartier (KfW-Programm 432 Quartierskonzepte / Sanierungsmanagement)</b>	Energetische Quartierskonzepte inklusive Aussagen zu Energieeffizienzpotenzialen und deren Realisierung (=Personal) im Bereich der quartiersbezogenen Mobilität. Dazu gehören z. B. Aussagen zu: - Förderung von ÖPNV und aktiver Mobilität (z. B. Rad- und Fußverkehr) und alternativen Antriebsformen (inklusive Aussagen zu baulichen Änderungen zur Schaffung von Ladeinfrastruktur). - Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs durch Parkraummanagement oder durch den Einsatz digitaler Technologien für die Steuerung und Vermeidung von Verkehrsströmen.	dauerhaft / ganzjährig	KfW-Bank	Grundsätzlich möglich außer mit anderen BMU-Programmen. Kumulierung z. B. mit Landesprogramm, vgl. Zeile 6.	<a href="#">externer Link</a>
15	<b>Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)</b>	<u>Kredit</u> für Kommunen (bis zu 100 %) für Investitionen in nachhaltige und klimafreundliche Mobilität - Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur - Infrastruktur für den kommunalen Fuhrpark z. B: Fahrradabstellanlagen und E-Ladestationen (nur Eigenbedarf Kommune) - Fahrzeuge für aktive Mobilität z. B: Fahrräder, Lastenfahrräder und E-Bikes (nur Eigenbedarf Kommune)	dauerhaft / ganzjährig	KfW-Bank	Einzelfallprüfung erforderlich	<a href="#">externer Link</a>
16	<b>Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom BMDV)</b>	Innovative Projekte des Radverkehrs in Deutschland, insbesondere investive Maßnahmen, die (...) – einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr leisten z. B. richtungsweisende infrastrukturelle Maßnahmen und/oder – die nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern z. B. urbane oder quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und -maßnahmen zum Radverkehr einschließlich seiner Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.	RL gültig bis 31.12.2026; Aktuell kein Aufruf. Möglichkeit der individuellen Antragstellung.	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	Im Regelfall keine Kumulierbarkeit; Einzelfallprüfung erforderlich	<a href="#">externer Link</a>
17	<b>Förderprogramm Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)<sup>1</sup></b>	<b>Nicht investive</b> Vorhaben, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten und/oder die nachhaltige Mobilität mit neuen Ideen und Konzepten sichern. - Modellhaftigkeit der geförderten Projekte auch für andere Orte der Bundesrepublik - Gefördert werden auch: Informations- und Kommunikationskampagnen (z. B. zur Verbesserung des Verkehrsklimas), Wettbewerbe, technische Innovationen sowie Forschungs- und Entwicklungsvorhaben. Förderung von maximal 20 % investiver Anteile, die für das nichtinvestive Projekt erforderlich sind	NRVP 3.0 bis 2030. Aktuell kein Aufruf - ein neues Förderprogramm wird 2023 erwartet. Möglichkeit der individuellen Antragstellung (Projektskizze).	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	Voraussichtlich keine Kumulierbarkeit; Ausnahme: durch externes Sponsoring	<a href="#">externer link</a>

<sup>1</sup> Nationaler Radverkehrsplan 3.0

Der neue Nationale Radverkehrsplan – NRVP 3.0 – wurde am 21.04.2021 vom Bundeskabinett beschlossen. Der Plan beschreibt die Leitlinien und Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2030. Er beinhaltet viele Ziele, Fördermöglichkeiten und Handlungsempfehlungen in den Bereichen: Förderung einer sicheren und lückenlosen Radinfrastruktur, Fahrradparkplätze, Dienstfahrten, Verwaltung, Bildung, Fahrradkultur, Verknüpfung von Verkehrsträgern, Logistik und Lastenräder.